



COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 28 octobre 2002

DOC C/2002/5

AVIS

émis par la Commission des Assurances au sujet de l'extension de la couverture de l'assurance R.C. Auto obligatoire aux dommages subis par les conducteurs de véhicules automoteurs.

I. INTRODUCTION

L'amendement n° 11 au projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et modifiant l'article 31 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, se propose de ne plus exclure le conducteur du véhicule automoteur de la couverture accordée en vertu de l'article 29bis de la loi sur la RC Auto.

Cet amendement a été retiré, vu sa complexité et pour ne pas retarder le projet de loi dans son ensemble. Le Ministre de l'Economie a néanmoins souhaité consulter la Commission des Assurances à ce sujet, étant donné que les auteurs de cet amendement ont l'intention de déposer un texte similaire sous la forme d'une proposition de loi.



Selon ce que la Commission des Assurances comprend, cet amendement a été inspiré notamment par un article du professeur D. Simoens (publié dans le Tijdschrift voor privaatrecht, 2001, pp. 637 et suiv. "Het verkeersongevallenartikel 29bis WAM, Versie 2001: hoelang bestand tegen de nieuwe eeuw) et par l'arrêt n°23/2002 rendu ensuite par la Cour d'Arbitrage le 23 janvier 2002 (M.B. 26 mars 2002).

Le Professeur Simoens se demande à cet égard s'il ne serait pas préférable de compléter le groupe de personnes qui sont "automatiquement" indemnisées en y intégrant les conducteurs. En droit comparé, on retrouve de multiples exemples "d'assurances directes" d'accidents de la circulation qui échappent à toute notion de responsabilité. Les victimes d'accidents de la circulation sont alors indemnisées sans qu'il soit tenu compte de leur qualité dans la participation à la circulation (D. Simoens, e.a., Tijdschrift voor Privaatrecht, 2001, p. 637 et svtes).

L'arrêt de la Cour d'Arbitrage du 23 janvier 2002 répond à des questions préjudicielles posées dans le cadre de l'article 29bis de la loi sur la RC auto par le Tribunal de police de Liège le 24 janvier 2001.

Une de ces questions porte sur une discrimination éventuelle entre les conducteurs, par exemple de bicyclettes et de chevaux, qui peuvent bénéficier d'une indemnisation automatique et les conducteurs de vélomoteurs, classes A et B, qui sont exclus. La deuxième question pose d'une manière générale le problème de la discrimina-



tion éventuelle entre les conducteurs de véhicules automoteurs en comparaison avec les autres usagers de la route.

La Cour d'Arbitrage est d'avis que cette différence de traitement ne viole pas la règle d'égalité.

Selon la Cour, le législateur vise par les dispositions en cause l'indemnisation automatique des victimes des accidents de la route réputées faibles. "Les critères retenus pour caractériser cette faiblesse, celui, d'une part, de n'être pas conducteur d'un véhicule automoteur et celui, d'autre part, du danger que constitue en soi la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique, sont des critères objectifs pour fonder le droit à l'indemnisation automatique des préjudices corporels subis par les victimes réputées faibles.

L'exclusion du bénéfice de cette indemnisation des conducteurs des véhicules automoteurs susvisés est la conséquence logique des critères retenus pour déterminer la catégorie des bénéficiaires de la mesure voulue par le législateur. Cette exclusion n'est pas disproportionnée dans la mesure où il n'est pas contesté que se sont les véhicules automoteurs qui sont à l'origine du plus grand nombre des accidents de la route."



Il n'existe dès lors pas d'impératifs de nature constitutionnelle pour une référence à l'article 29bis au sens d'une extension des bénéficiaires d'indemnités aux conducteurs de véhicules. L'extension de la couverture en question suscite en revanche des questions de nature politique et relevant de la technique des assurances ainsi que des questions relatives au financement du régime proposé.

La première partie de l'avis concerne les options politiques sous-jacentes à l'extension de couverture proposée et leur acceptabilité.

Le deuxième volet de l'avis se penche de plus près sur le coût de cette extension de couverture.

II. OPTIONS POLITIQUES SOUS-JACENTES

A. DISCUSSION GENERALE

1) La Commission partage et soutient pleinement la préoccupation des auteurs de l'amendement en question en vue d'une indemnisation rapide et efficace de la victime d'accident de la circulation.

Elle attire néanmoins l'attention sur le fait que ces préoccupations ne devraient jamais pouvoir détourner les pouvoirs publics de leur tâche primordiale et permanente qui consiste à tout mettre en œuvre afin d'éviter les accidents de la circulation.

D'ailleurs, les systèmes d'indemnisation doivent également être conçus de manière à ce qu'il soit tenu compte des problèmes de "moral hazard" et à ce que des incitants préventifs soient également intégrés dans le régime d'indemnisation des dommages.



2) Extension progressive de l'assurance des victimes d'accidents de la circulation

La décision de couvrir également dans le cadre de l'assurance obligatoire RC auto les dommages encourus par les conducteurs, qu'ils soient ou non en tort, fait l'objet d'un choix politique. Il semble que l'une des principales options politiques sous-jacentes soit le fait que le risque lié à la circulation est un risque collectif.

Plusieurs délégations de la Commission se demandent si, dans l'éventualité d'une extension de la couverture des usagers faibles de la route aux conducteurs d'un véhicule, cette protection ne devrait pas être élargie, pour des raisons d'équité, à tous les usagers de la voie publique, même si aucun véhicule n'est impliqué. Une protection aussi large implique une option politique approfondie qui concerne tous les dommages accidentels. Une proposition en ce sens touche au domaine de la sécurité sociale et dépasse ainsi largement la compétence de la Commission des Assurances. Au sein de la Commission, des positions diverses sont adoptées à l'égard de la proposition actuellement soumise et des options politiques sous-jacentes.

Pour le C.A.S.O., la problématique s'inscrit dans un débat plus large et fait notamment partie de la recherche "d'un régime d'indemnisation général des dommages corporels qui s'écarte de l'indemnisation de droit commun" et il convient à cet égard de procéder progressivement.

Le C.A.S.O. se pose à cet égard la question de savoir si la distinction existant actuellement entre les conducteurs d'un véhicule et les autres usagers de la route demeure justifiée. C'est en effet précisément cette distinction qui conduit parfois à des procédures interminables. En effet, le concept de la faute joue un rôle décisif dans le verdict: indemnisation ou pas d'indemnisation. Peut-on continuer à exclure les conducteurs d'une forme quelconque de règlement rapide des dommages corporels les plus préoccupants alors que pour d'autres usagers de la route, des mesures déjà étendues ont été prises pour indemniser l'intégralité des dommages dans les plus brefs délais?

Pour le C.A.S.O., la réponse est incontestablement négative.

Pour les *représentants des intermédiaires en assurances*, le trafic est devenu, avec la mobilité nécessaire y afférente des citoyens, un risque collectif dont les excès néfastes devraient pouvoir être supportés par la communauté. C'est dans ce contexte que la loi relative à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (loi sur la R.C. Auto) avait déjà été complétée d'une obligation d'indemnisation automatique des usagers faibles de la route (art. 29bis).

Lorsque le conducteur également est impliqué dans la protection, ils se demandent s'il ne faut pas progresser radicalement. On peut également se poser la question de savoir si le cycliste ou le piéton qui est victime d'un accident de la circulation sans qu'un véhicule automoteur soit impliqué, ne fait pas l'objet d'un traitement discriminatoire par rapport aux victimes d'accidents de la circulation impliquant un véhicule. On peut d'ailleurs également se demander si seules les conséquences du risque lié à la circulation doivent être prises en considération. 80% des accidents se produisent en effet dans le cadre privé (à la maison ou durant les loisirs) généralement réputé sûr. Si l'on envisage de prévoir, pour toutes les victimes de la circulation, une obligation d'indemnisation automatique des dommages corporels, il serait préférable de songer à une police circulation obligatoire pour tous les participants à



la circulation, ainsi que l'a déjà suggéré le Professeur Simoens. Pour ces raisons et pour les motifs exposés ci-après, ils ne sont pas partisans d'une extension de la couverture au conducteur en vertu de l'article 29bis de la loi sur la R.C. Auto.

3) De l'assurance responsabilité à l'assurance circulation

En 1994, le législateur a introduit le régime d'indemnisation automatique (réparation intégrale du préjudice corporel sans devoir prouver la faute) des piétons et cyclistes victimes d'un accident de la circulation dans lequel se trouve impliqué un véhicule automoteur terrestre sur la voie publique. En 1995, ce régime a été étendu aux passagers de véhicules automoteurs.

Les conducteurs quant à eux doivent prouver la faute pour être indemnisés.

Malgré toutes les discussions et les points de vue divergents qui existent encore à ce jour dans le monde académique (et de l'assurance), le CASO estime que l'on peut affirmer que le régime de l'article 29bis s'inscrit encore dans une notion de responsabilité (quoique modifiée). L'élément essentiel n'est plus la faute manifeste et démontrable, mais la notion d'aggravation des conséquences d'un accident. Celui qui met en circulation un véhicule motorisé augmente automatiquement les conséquences éventuelles d'un sinistre potentiel vis-à-vis de l'utilisateur non-motorisé. En d'autres termes, le rapport de force normal est levé par le simple fait de conduire un véhicule motorisé.

Si l'on passe à un régime d'indemnisation automatique du conducteur d'un véhicule automoteur, nous quittons toutefois le domaine (élargi) de la responsabilité. En effet, il est impossible que le conducteur soit responsable vis-à-vis de lui-même, de sorte qu'une assurance de la responsabilité serait, dans ce cadre, impossible et sans objet.

La logique juridique nous impose dès lors de considérer une telle couverture d'assurance comme une assurance indemnitaire contre les dommages corporels subis par le conducteur d'un véhicule automoteur.

Le C.A.S.O. estime qu'une telle assurance pourrait être imposée obligatoirement. Un article 29ter nouveau pourrait prévoir l'obligation d'incorporer dans toute assurance RC Auto obligatoire une assurance contre les dommages corporels du conducteur. Cette assurance pourrait prévoir des critères minimum d'indemnisation. (cfr. infra)

Certains membres de la Commission attirent d'emblée l'attention sur quelques questions et problèmes liés à une telle conversion de l'assurance de responsabilité en une assurance circulation proposée par le C.A.S.O.. Se pose notamment la question de l'influence de la faute du conducteur. Ne se pose-t-il en la matière aucun problème de "moral hazard"? La faute du conducteur ne doit-elle pas influencer son droit à l'indemnisation?

Un *expert* renvoie à cet égard à la loi française Badinter, qui établit une distinction au niveau du degré d'indemnisation selon que le conducteur est ou non responsable. En droit français, il appartient au juge de prendre la décision concernant l'octroi de l'indemnité. Il peut déterminer le montant de l'indemnité en fonction de la responsabilité.



Un *représentant des pouvoirs publics* attire par ailleurs l'attention sur les conséquences pour un organisme tel que le Fonds Commun de Garantie Automobile. La question doit être posée de savoir comment il peut intervenir pour indemniser un conducteur non assuré.

Les *représentants de l'UPEA* sont d'avis qu'une couverture du conducteur doit être réalisée via une assurance libre complémentaire pour les raisons énumérées ci-après.

B. POSITIONS DES DELEGATIONS

1. POSITION DE L'UPEA EN FAVEUR D'UNE ASSURANCE LIBRE COMPLÉMENTAIRE POUR LE CONDUCTEUR

a) *L'UPEA* part du principe que les victimes d'accidents comptent actuellement sur les canaux d'indemnisation classiques suivants.

Premièrement la sécurité sociale. Une solidarité organisée légalement (indemnisation de base) prévoyant des prestations limitées sur le plan des soins de santé, de l'invalidité temporaire et permanente, des rentes de veuves et d'orphelins.

Deuxièmement l'assurance accidents du travail. Une indemnisation prévue légalement pour les accidents causés par la participation au risque professionnel, y compris les accidents de la circulation relevant de la définition des accidents du travail. Cette obligation d'indemnisation n'est pas basée sur les règles de la responsabilité.

Troisièmement le droit commun. Outre ces indemnités de base, les victimes pourront bénéficier d'une indemnisation intégrale lorsqu'elles parviennent à prouver la faute d'un tiers. Ainsi, toutes les victimes innocentes seront indemnisées, même si le responsable n'est pas assuré ou est inconnu. Le Fonds de garantie automobile et le Bureau belge jouent dans ce cas le rôle de l'assureur qui aurait dû intervenir.

L'approbation de la loi transposant la 4^e directive européenne, introduit une règle selon laquelle les victimes innocentes seront indemnisées même si les responsabilités entre différents véhicules impliqués ne peuvent pas être déterminées.

Tout un chacun peut donc bénéficier d'indemnités prévues par la loi. Pour une indemnisation intégrale, il faudra prouver la faute d'un tiers.

Pour les conducteurs qui ne peuvent pas prouver la faute d'un tiers, deux voies peuvent être suivies : - ou l'assimilation du conducteur à un usager faible dans le cadre de l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs; - ou l'assurance du conducteur par le biais d'une couverture complémentaire en dehors de la garantie RC.

b) La préférence de l'U.P.E.A. va vers cette dernière formule pour les raisons suivantes :

Celui qui, en plus de l'indemnisation de base de la sécurité sociale ou de l'assureur accidents du travail, souhaite obtenir une indemnité pour les situations dans lesquelles il n'est pas possible de désigner un tiers responsable, dispose de la possibilité de souscrire à cet effet une assurance complémentaire.



Cette assurance complémentaire offre les avantages suivants :

Il existe différentes formules sur le marché si bien qu'il n'est pas nécessaire de développer de nouveaux concepts. La formule forfaitaire offre à l'assuré la possibilité de choisir lui-même le montant assuré. Cela signifie que l'indemnité pourra être insuffisante par rapport aux dommages encourus, mais également qu'elle pourra dépasser largement ces dommages. Une formule plus équitable consiste à indemniser les dommages réellement prouvés selon les règles du droit commun, ce qui donne plus de garanties pour une indemnisation suffisante.

La plupart des polices « droit commun » existant sur le marché prévoient une couverture jusqu'à 500.000 euros, mais il existe des formules prévoyant des montants plus élevés. La couverture est selon l'avis de l'U.P.E.A. largement suffisante dans la plupart des cas.

Ces polices sont accessibles financièrement avec des primes qui vont, par exemple, de 37 euros à 80 euros. Ce prix pourrait être de plus influencé favorablement par le fait que l'on évite le recours de l'INAMI contre l'assureur du conducteur responsable pour ses propres dommages corporels.

Les règles de la concurrence permettront de développer des alternatives créatives au niveau des conditions.

On évite une discussion supplémentaire sur la couverture illimitée, discussion qui est menée actuellement au sujet de la RC auto dans le cadre de la réassurance. Cette problématique concerne principalement l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route. La reprise du conducteur dans l'article 29bis ne fera qu'accentuer le problème.

Le secteur privé continue à jouer un rôle pour l'indemnisation complémentaire à celle de la sécurité sociale.

Le danger de la non-assurance en assurance RC obligatoire suite à la hausse des primes est de la sorte éliminé et l'équilibre financier de l'assurance auto n'est pas mis en péril.

On maintient le principe de la couverture obligatoire des assurances visant une protection des tiers et le caractère facultatif de la couverture des dommages propres.

On n'accorde pas de couverture dans les situations où les conducteurs sont négligents, telles qu'état d'ivresse, intoxication alcoolique, utilisation de drogues, absence de permis de conduire, accidents causés intentionnellement, suicide, Le conducteur reste responsabilisé.

On ne crée pas de déséquilibres entre les différentes victimes.

c) L'U.P.E.A. est opposée à l'option citée en premier lieu, qui consiste en l'extension dans le cadre de l'article 29bis de la notion d'usager faible au conducteur. Son point de vue s'appuie sur les considérations suivantes:



Outre les conséquences sur le plan financier et économique des conséquences non souhaitables peuvent se présenter sur d'autres plans.

Au niveau social on créera des déséquilibres entre les différentes catégories de victimes :

Un conducteur en tort pourrait obtenir une indemnité plus élevée étant donné que ses revenus sont plus importants que ceux de la victime.

Les conducteurs de véhicules non assurés ou volés auront droit à une indemnisation intégrale.

Deux conducteurs impliqués dans un accident seraient indemnisés de la même façon, alors que l'un est en tort et l'autre en droit, que l'un est en état d'ivresse et l'autre est sobre, que l'un portait la ceinture de sécurité et l'autre pas, ...

Les responsables d'accidents de la circulation obtiendraient une indemnisation tandis que dans d'autres situations telles que la vie privée, ils ne pourraient pas être indemnisés intégralement.

Au niveau de la sécurité routière le conducteur sera déresponsabilisé.

Il faut être attentif à l'aspect de la sécurité routière auquel le gouvernement a d'ailleurs donné une priorité élevée.

La réduction de moitié du nombre de victimes de la circulation en Belgique pour 2010 est un projet ambitieux dans lequel il y a lieu de tenir compte de tous les aspects de la sécurité routière.

Une prudence diminuée donnera lieu à un nombre plus élevé d'accidents. On entrera ainsi dans un cercle vicieux de plus en plus d'accidents, de plus en plus de victimes, de plus en plus d'indemnités et des primes d'assurance de plus en plus élevées.

Au niveau européen, par l'introduction de l'indemnisation automatique des usagers faibles en 1995, la Belgique occupe, avec la France, une position d'avant-garde sur le plan de l'indemnisation dans l'Union européenne.

Sept ans plus tard, on constate que peu de progrès ont été réalisés quant à l'harmonisation entre les Etats membres européens. On observe même une grande réticence dans certains pays pour introduire une sorte de système « no fault »
L'extension de ce système aux conducteurs ne favorisera pas l'harmonisation visée.

Au niveau législatif, vu l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 23 janvier 2002 (déjà mentionné dans l'introduction), on peut affirmer, qu'il n'existe pas d'obligation légale pour assimiler les conducteurs à des usagers faibles puisqu'il n'est pas question de discrimination entre ces deux catégories.

2. POSITION DU C.A.S.O.:

a) Le CASO plaide par contre pour une extension de la loi sur la RC Auto à une couverture obligatoire des dommages corporels subis par les conducteurs de véhicules automoteurs. Le C.A.S.O. se base principalement sur les arguments de la technique de l'assurance suivants :



Selon l'article 29 bis actuel de la loi sur la RC Auto les assureurs ne doivent plus attendre la résolution de la question de responsabilité avant de procéder à l'indemnisation des dommages corporels des usagers faibles. Cette faculté d'indemniser plus rapidement améliore l'image de marque de l'ensemble du secteur de l'assurance. L'extension de cette indemnisation automatique à une large catégorie de conducteurs victimes influencerait donc positivement la confiance du citoyen dans le secteur de l'assurance, ce qui ne peut que bénéficier au secteur.

La possibilité de procéder plus rapidement au paiement des dommages-intérêts crée la possibilité pour chaque entreprise d'assurances individuelle d'améliorer son service vis-à-vis de ses propres clients.

L'indemnisation plus rapide permet également aux compagnies d'assurances de faire des économies.

D'une part, en économisant sur le montant de l'indemnité, vu que les intérêts sur le montant principal de l'indemnité tombent ou diminuent, l'indemnisation rapide permet également d'éviter des déviances où les victimes posent des conditions maximales, qui ne se justifient pas toujours.

D'autre part, les compagnies d'assurances peuvent économiser également sur les frais liés à la gestion du dossier sinistre. Ces montants peuvent alors être destinés à l'indemnisation des sinistres ou à une baisse des primes d'assurance.

A l'époque, l'U.P.E.A. a rejeté la proposition du CASO, en se basant principalement sur des arguments d'ordre pratique (problèmes de tarification). Le CASO ne nie pas que des questions se présenteront sur le plan de la technique de l'assurance (p.e. quid de la segmentation des primes et du cas du conducteur d'une moto, qui devra être indemnisé à chaque chute. La question se posera de savoir s'il devra payer une prime plus élevée,.....) Le CASO estime toutefois que ces problèmes pratiques ne peuvent pas être un motif pour continuer à exclure les conducteurs de l'indemnisation.

b) Pour supporter le coût supplémentaire de la couverture des conducteurs le C.A.S.O. fait les propositions suivantes:

Mesures préventives visant à réduire le nombre de victimes.

La comparaison du nombre de victimes de la route en Belgique avec celui d'autres pays européens (principalement les pays du Nord de l'Europe) nous apprend que le nombre de victimes de la route devrait pouvoir baisser considérablement. Les chiffres de l'IBSR montrent qu'en 1997, le nombre de morts sur les routes belges était de 13,4 pour 100.000 habitants, alors que la moyenne européenne se situe à 11,6.

La prise de mesures préventives pour éviter des victimes de la route constitue une tâche commune des pouvoirs publics (voirie et code de la route), des constructeurs automobiles (véhicules sûrs) et de chaque personne physique ou morale qui participe à la circulation ou qui en tire profit (conduite défensive, entretien véhicules). Dans ce contexte, un rôle important est réservé au secteur de l'assurance, rôle qu'il peut assumer tant en apportant un appui financier aux campagnes de sécurité routière qu'en stimulant les conducteurs, par le biais d'une réduction de prime, en les



faisant suivre des cours de conduite ou en prenant d'autres initiatives bénéfiques à la sécurité routière.

Mesures répressives visant à réduire le nombre de victimes.

Pour responsabiliser un certain nombre de conducteurs, une piste éventuelle serait le permis à points lié à des infractions graves au code de la route (ivresse, brûler les feux rouges,...). On pourrait également accorder des points positifs aux conducteurs qui ne se rendent pas coupables de ce type d'infractions.

Mesures vis-à-vis de la pression fiscale pesant sur le contrat RC Auto.

Il faut partir du constat que, d'une part, la fiscalité pesant sur les contrats d'assurance RC Auto en Belgique est très lourde comparée à celle de nos pays voisins (fiscalité et para-fiscalité 27%). D'autre part, la fiscalité pesant sur l'assurance RC Auto est proportionnelle, ce qui veut dire que plus la prime est élevée (mauvais risques, souvent des jeunes), plus la taxe à payer sera élevée.

Dans ce contexte, le CASO fait deux propositions, qui peuvent être combinées ou examinées séparément :

D'une part, une diminution importante et progressive de la pression fiscale pour la ramener au niveau de celle de nos pays voisins.

La diminution brute des revenus de l'autorité fiscale sera compensée en partie par l'influence positive que cette mesure aura sur le phénomène de la non-assurance, car les voitures actuellement non assurées seront à nouveau reprises dans le système et il y aura le retour de nombre de véhicules belges qui sont actuellement immatriculés au Luxembourg.

D'autre part, la suppression du caractère proportionnel de l'imposabilité.

Le caractère proportionnel pourrait être transformé en une taxe forfaitaire. Les moins de trente ans - et, à l'avenir, peut-être également les octogénaires - paient aujourd'hui des primes considérablement plus élevées en RC Auto que les personnes dont l'âge est compris entre trente et cinquante ans pour un même véhicule. Si la taxe à payer sur ces primes est fonction par exemple de la puissance du véhicule et non du montant de la prime, les contrats les plus chers pour des voitures d'une puissance égale peuvent bénéficier d'une réduction de prime considérable. L'accès à l'assurance, qui est obligatoire, sera de la sorte simplifié.

Mesures sur le plan de la sécurité sociale en général.

Le but principal de l'introduction de la législation sur les usagers faibles consistait à réaliser des économies sur les frais de fonctionnement de la sécurité sociale. (la protection des victimes n'était qu'un objectif secondaire). Ainsi un droit de recours vis-à-vis des assureurs RC Auto a été accordé aux mutuelles et aux assureurs accidents du travail. Ce recours a été dissocié de la présence d'une faute dans le chef du conducteur du véhicule automoteur.

Un argument en faveur d'une limitation du droit de recours des mutuelles sont les cotisations de 10% pour l'assurance maladie et invalidité et celle de 7,5% pour le Fonds des Handicapés, payées par tout souscripteur d'un contrat RC Véhicules Automoteurs. Si on devait accorder aux mutuelles un droit de subrogation vis-à-vis



des conducteurs, ils récupéreraient toutes leurs dépenses et, en plus, ils recevraient encore les cotisations prélevées sur les primes d'assurance. Cette double contribution à charge du souscripteur d'un contrat d'assurance RC Auto ne se justifie aucunement.

Mesures sur le plan de l'assurance frais médicaux en particulier

Il s'agit de mesures conduisant à une responsabilisation en ce qui concerne les frais de gestion des mutuelles et les responsabilités financières en matière de soins de santé.

3. POSITION DES INTERMÉDIAIRES D'ASSURANCES

En ce qui concerne les propositions actuelles relatives à l'indemnisation automatique du conducteur d'un véhicule automoteur, les *intermédiaires d'assurances* estiment que ce régime n'a en fait une utilité que pour le conducteur responsable. Le conducteur non responsable qui a subi un préjudice corporel, est en effet déjà indemnisé par l'assureur du conducteur responsable, pour autant néanmoins qu'un autre véhicule automoteur soit impliqué dans l'accident de la circulation. En ce qui concerne le conducteur responsable, il faudra examiner ensuite s'il bénéficie déjà ou non d'une indemnité en vertu d'une autre police d'assurance. Ainsi, la situation suivante peut se présenter :

- a) un accident se produit sur le chemin du travail : dans ce cas, l'assurance accidents du travail couvrira déjà en grande partie la perte de revenus et les dommages corporels subis par le conducteur responsable (employé en même temps).
- b) bien des assurés souscrivent des assurances circulation spécifiques, limitées ou non au conducteur, sur base soit d'une indemnisation forfaitaire, soit d'une indemnisation sur base du droit commun. Dans ce cas le conducteur responsable est également déjà indemnisé partiellement ou intégralement.
- c) bien des assurés souscrivent une assurance globale accidents, et/ou une assurance revenu garanti (rente d'invalidité), ou bénéficient d'une extension 24H/24H à la police accidents du travail souscrite par leur employeur. Dans ces situations également, le conducteur responsable pourra le plus souvent déjà prétendre à une indemnité importante pour son préjudice corporel et sa perte de revenus.

Partant de ces considérations, l'on peut se poser la question de savoir combien il reste de conducteurs responsables dont le préjudice corporel n'est pas indemnisé. Il pourrait s'agir d'un problème minoritaire. A cet égard, il serait particulièrement utile d'affiner les chiffres fournis par le CASO concernant les victimes de la route constatées sur l'année 1998, de sorte qu'on puisse connaître au moins le nombre de conducteurs de véhicules automoteurs responsables qui ne peuvent prétendre à une indemnisation.

Pour les *représentants des intermédiaires en assurances*, notre système d'indemnisation en droit commun part de la valeur économique de la victime. Si une indemnisation forfaitaire est prévue pour le conducteur responsable, quid alors pour le conducteur non responsable présentant une faible valeur économique avec le risque d'obtenir une moindre indemnisation sur la base du droit commun comparativement au système forfaitaire.



Si le législateur s'en tenait tout de même à une initiative législative afin de prévoir, pour tous les conducteurs d'un véhicule, un système d'indemnisation automatique des dommages corporels basé sur un principe "no fault", il faudrait en tout cas prévoir, d'après les *intermédiaires en assurances*, une forme d'indemnisation forfaitaire pour ces conducteurs. A cet effet, on peut soit opter pour un système d'indemnisation réellement forfaitaire, soit prévoir un système tel que celui appliqué pour l'assurance accidents du travail.

La délégation des intermédiaires en assurances estime par ailleurs que l'indemnisation doit être modalisée en fonction de la culpabilité du conducteur.

Etant donné que dans 80% des accidents de la circulation, le comportement (infractions graves, excès de vitesse, intoxication alcoolique, ...) du conducteur d'un véhicule peut être signalé comme cause d'accidents, il faut certainement éviter que ce comportement soit taxé de "socialement" acceptable en prévoyant dans tous ces cas une indemnisation pour ces conducteurs responsables. Les conséquences de la faute intentionnelle peuvent-elles également être prises en considération pour une indemnisation? De nombreuses objections fondées sur un sens de l'équité s'élèvent tout de même à cet égard.

Par ailleurs, il faut éviter à tout prix qu'un accident de la circulation soit en quelque sorte rendu attractif et puisse se transformer p.ex. en un scénario-suicide idéal. Sur une base individuelle ou par le biais d'une assurance groupe, des montants considérables peuvent en effet aussi être assurés pour les frais médicaux, accidents de travail, accidents de la vie privée, pension d'invalidité et capital décès. Si une indemnisation complète est associée à des montants assurés forfaitairement (p.ex. décès) pour le conducteur responsable, la réalisation d'un accident de la circulation deviendra financièrement trop attractive dans le chef de certains conducteurs. Il se pourrait que l'on tombe ainsi dans une situation de surassurance (de bonne ou de mauvaise foi), ce qui est explicitement interdit par la LCAT (art. 42 et 43). L'art 139 de la LCAT prévoit même des sanctions pénales en cas de conclusion ou de tentative de conclusion de contrats qui prévoient une surassurance de mauvaise foi.

Si la loi sur la R.C. Auto prévoyait une indemnisation automatique des dommages corporels également pour le conducteur responsable, ce risque de circulation devrait en tout cas être radié dans de nombreuses autres polices individuelles ou collectives avec, à la clé, une diminution de la prime pour le risque de circulation ne devant plus être assuré dans ces polices.

Les *représentants des intermédiaires d'assurances* font encore remarquer que si on devait finalement opter pour une extension de l'article 29 bis aux conducteurs de véhicules automoteurs, le financement de cette extension de garantie devra sans aucun doute également être discuté. Les primes de risque nécessaires à cette extension de garantie pourraient être prélevées sur la cotisation INAMI et la cotisation au Fonds des Handicapés, telle qu'elle est actuellement comprise dans la prime commerciale de la police RC Auto. Si les dépenses relatives aux dommages corporels des victimes d'accidents de la circulation ne doivent plus être prises en charge par les budgets de l'assurance-maladie et du Fonds des Handicapés, il serait logique que ces cotisations qui sont actuellement comprises dans la prime RC Auto, soient destinées à l'indemnisation des victimes de la route par les assureurs. Toute autre position reviendrait à faire payer doublement la collectivité des assurés, ce qui ne serait certainement pas très équitable.

4. POSITION DES CONSOMMATEURS



Seuls les *consommateurs* pourraient adhérer à la proposition, si ce n'est qu'ils insistent eux aussi sur des réglementations plus nuancées, par exemple, un système échelonné tenant compte de facteurs comme le poids des véhicules impliqués. A cet égard, ils se demandent quel est le sort réservé aux propositions antérieures faites en ce sens et suggèrent une reprise de la discussion à ce sujet.

Tant les consommateurs que les représentants des experts insistent pour que les assureurs présentent davantage de données chiffrées concrètes concernant les coûts existants et estimés liés à l'introduction de l'article 29bis et à son extension proposée. Une information adéquate à ce sujet profiterait indubitablement au processus décisionnel.

5. POINT DE VUE DU REPRÉSENTANT DU MINISTRE

Le représentant du Ministre craint que, étendre le régime de l'assurance des usagers faibles de la route au conducteur, est une proposition qui, quelles que soient les options choisies, sert avant tout les intérêts des assureurs plutôt que ceux des assurés.

Il faut distinguer plusieurs hypothèses.

1. Dans le cas d'une simple extension du régime *usagers faibles* aux conducteurs, le coût des sinistres augmente dans une proportion difficile à accepter. Compte tenu de la liberté tarifaire, les assureurs peuvent répercuter cette augmentation directement sur les primes. Ils pourraient même prendre prétexte de cette charge nouvelle pour procéder à des augmentations plus élevées que nécessaire.

2. Pour limiter la hausse des primes, on peut songer à limiter l'indemnisation des conducteurs. Dans ce cas cependant, il y a un danger que les primes augmentent quand même, puisque les indemnités augmentent, même si c'est dans une moindre mesure que dans l'ensemble.

Si l'assurance du conducteur est une assurance de personnes et non de responsabilité, cela entraîne aussi des gains de gestion car ce type d'assurance est plus facile à gérer (moins de contestations et de procédures en justice) qu'une assurance de responsabilité.

Pour le conducteur qui souhaite être complètement indemnisé ou de manière plus large que ce que prévoit le socle légal, les assureurs peuvent vendre des assurances individuelles "circulation" complémentaires, d'où une nouvelle augmentation du chiffre d'affaires.

3. Si l'on choisit un plafonnement de toutes les indemnisations en assurance automobile (dans cette option on ne se limite plus aux conducteurs, mais on vise tous les bénéficiaires de l'assurance automobile) les conséquences seront probablement identiques à celles du point 2 selon le *représentant du Ministre*.

En supposant que selon une telle option le responsable potentiel conserve une responsabilité pleine et entière, les assureurs pourront vendre des assurances couvrant la responsabilité au-delà des plafonds légaux. Évidemment, celui qui ne peut pas se payer ce complément expose les quelques biens qu'il possède à une action en réparation. Cela n'est pas très social...



4. Pour répondre à la critique exprimée au point 3, on peut songer à plafonner aussi la responsabilité. C'est la solution la plus favorable aux assureurs.

Tout d'abord, en responsabilité, on paie moins de sinistres, donc moins de charges. Il n'est pas du tout certain que ces gains se répercuteront (entièrement) sur les primes payées par les consommateurs. L'extension obligatoire et générale de la couverture des usagers faibles aux conducteurs réduit en effet la concurrence à ce niveau.

Ensuite, pour les assurés soucieux de préserver leurs revenus en cas d'accident, les assureurs offriront des assurances complémentaires individuelles "accidents". Il s'agira de couvertures de dommages, le plus souvent forfaitaires, et non de couvertures de responsabilité. On transforme donc une partie des assurances R.C. automobile en assurances accidents forfaitaires. Celles-ci étant plus rentables (cf. le rapport de l'Office de Contrôle des Assurances), il s'ensuit un nouveau gain pour les assureurs.

On peut de plus se demander à ce sujet si et comment les non-automobilistes (piétons, cyclistes...) qui ne sont pas soumis à l'obligation de souscrire une assurance R.C. Auto, pourront souscrire ces assurances individuelles "circulation". On arriverait donc, paradoxalement, à défavoriser les usagers faibles que l'article 29bis avait précisément pour but de protéger.

Il paraît en effet difficile, dans une telle hypothèse, de prévoir des limitations différentes de la responsabilité civile (et des indemnisations d'assurance correspondantes), sans violer le principe d'égalité des Belges devant la loi.

Enfin, on peut formuler l'idée que, si l'intention est d'accorder une indemnisation à tous les usagers de la voie publique, voire même à toutes les victimes d'accidents corporels, il serait préférable, d'envisager cette couverture par la Sécurité sociale plutôt que par une assurance privée. La Sécurité sociale offre le double avantage d'une base de perception la plus large et d'autoriser encore des mécanismes de solidarité plus solides que la simple « justice actuarielle ».

III. CALCUL DU COÛT DE L'EXTENSION

1. ARGUMENTS DU C.A.S.O.: ESSAI DU CALCUL DU COÛT

Aux fins de démontrer que la problématique à l'étude concerne un nombre considérable de victimes, le C.A.S.O. reprend ci-après un tableau présentant le nombre de victimes en fonction du type d'usagers et de la gravité des blessures. Les chiffres concernent l'année 1998.



1998	morts	mortellement blessés	grièvement blessés	légèrement blessés	TOTAL victimes
piétons	145	17	814	3050	4026
cyclistes	113	22	1104	2840	7079
cyclomotoristes	68	10	1232	6730	8040
motoristes	111	10	895	2396	3412
véhicules de pers.					
conducteurs	616	54	4382	25485	30537
passagers	254	12	1974	13309	15549
autres	66	2	508	3041	3617
TOTAL	1373	127	10909	59851	72260

Dans le tableau il faut entendre par "autres" les minibus, les autobus, les autocars, les camions légers, les camions ainsi que les inconnus.

Seulement pour les véhicules de personnes, une distinction est faite entre conducteurs et passagers.

Dans les catégories des cyclomotoristes, motocyclistes et autres il y a un très grand pourcentage de victimes qui se trouvent également exclues de l'indemnisation en vertu de l'article 29 bis de la loi sur la RC Auto, étant donné qu'elles tombent sous la définition de conducteur.

Le tableau ci-dessus, exprimé en pourcentages, nous apprend que les conducteurs de véhicules de personnes représentent 42,3% du nombre total de victimes. 20,8 % des victimes appartiennent aux catégories des cyclomotoristes, motocyclistes et autres. On peut donc affirmer sans exagérer que 55% au moins des victimes de la route constatées en 1998 ne tombaient pas sous le régime d'indemnisation automatique de l'article 29 bis de la loi sur la RC Auto. Le fait pour un conducteur de ne pas tomber sous l'application de cet article de loi, n'implique toutefois pas qu'il ne pouvait prétendre à aucune indemnisation. Songeons aux indemnités ordinaires de sécurité sociale, au recours éventuel vis-à-vis du tiers responsable ou aux indemnités accordées en vertu d'un contrat d'assurance souscrit individuellement.

L'assimilation du conducteur à un usager faible dans le cadre de l'application de l'article 29bis permet l'indemnisation intégrale du conducteur.

L'introduction de l'article 29 bis de la loi sur la RC Auto a donné lieu à une augmentation de 5,12% maximum (il s'agit de l'augmentation autorisée par le Ministre de l'Economie pour les "véhicules de tourisme et affaires ou à usage mixte") des primes d'assurance. Néanmoins, les assureurs avaient demandé une augmentation de 6,83% pour faire face aux dépenses croissantes. Cette augmentation de prime devait servir à fournir les moyens financiers nécessaires pour payer les sinistres supplémentaires qui n'étaient pas indemnisables auparavant. Il s'agissait principalement d'indemnités accordées aux piétons et aux cyclistes, les passagers bénéficiant presque toujours d'une indemnisation. Les cas où les passagers se voyaient privés d'une indemnisation, sont en effet limités aux situations où la responsabilité leur incombait partiellement ou entièrement (p.e. non port de la ceinture, se faire conduire en connaissance de cause, par quelqu'un qui se trouve



en état d'ivresse ou qui ne dispose pas d'un permis de conduire). En 1998 il était question de 11.105 piétons et cyclistes ayant subi des dommages corporels et de 34.154 conducteurs de véhicules de personnes et autres ayant subi des dommages corporels. Le rapport (approximativement 1/3) du nombre de victimes au pourcentage d'augmentation des primes suite à l'introduction de l'article de l'article 29 bis de la loi sur la RC Auto, résulterait actuellement en une augmentation de prime de 15,36%. Lorsqu'on prend comme base le pourcentage demandé par les assureurs pour couvrir les dépenses supplémentaires, on en arrive à une augmentation de 20,49%.

Ces chiffres doivent être interprétés avec circonspection, car ils ne tiennent pas compte de la différence éventuelle entre le type et la gravité des blessures encourues par les piétons et les cyclistes d'une part, et par les conducteurs d'autre part. Intuitivement (faute de chiffres) on pourrait croire que, dans le groupe des conducteurs, les victimes qui, sous un régime de responsabilité pure, ne pouvaient prétendre à une indemnisation sur base de l'article 1382 du C.c., sont plus nombreuses que celles du groupe de victimes constitué de piétons et de cyclistes. Nous songeons en particulier aux accidents impliquant un véhicule (voiture entrant en collision avec un arbre, infrastructure, voiture qui manque le virage,...) et aux nombreuses chutes dont sont victimes les motocyclistes et cyclomotoristes. Tenant compte de ceci, une augmentation de prime de 15 à 20% sera probablement plus réaliste.

Une autre approche est celle des primes demandées pour les polices d'assurances privées "conducteur" existantes sur le marché de l'assurance. Ces contrats sont commercialisés sur le marché belge à un prix moyen de 2.000- BEF. Dans certains de ces contrats, les dommages corporels sont indemnisés intégralement conformément au droit commun, alors que d'autres contrats prévoient un régime d'indemnisation limitée.

Sachant que le coût moyen d'une assurance RC Auto (taxes comprises) s'élevait en 1999 à 24.000- BEF, l'extension de la loi sur la RC Auto aux conducteurs devrait donner lieu à une augmentation de 2.000- BEF pour atteindre un montant global de 26.000- BEF, ce qui revient à une augmentation de prime de 8.33%

Bien entendu, cette approche part du principe que le montant de 2.000- BEF suffit pour couvrir la charge des sinistres supplémentaires. Le C.A.S.O. présume toutefois que la prime de 2.000- BEF est trop basse, et que des éléments commerciaux jouent également un rôle (conservation de polices et "cross selling").

Un argument en faveur du point de vue selon lequel le pourcentage de la deuxième approche doit être augmenté, est que les polices individuelles existantes sur le marché ne s'appliquent généralement qu'aux conducteurs de voitures et non aux cyclomotoristes et motocyclistes, étant donné que chez ces derniers le taux d'accidents est plus élevé (chutes fréquentes)

Un argument supplémentaire est que le marché offre un certain nombre de polices qui n'indemnisent pas sur base des règles du droit commun.

La première hypothèse (augmentation des primes de 15 à 20%) a la préférence parce qu'elle est plus réaliste.

Si l'on prend comme point de départ une augmentation de prime de 15 à 20% pour permettre l'extension de la loi sur la RC Auto, le C.A.S.O. se pose la question de savoir si le prix de cette extension reste raisonnable pour la compagnie. Une



augmentation de prime de cette taille aurait en effet comme conséquence que l'assurance RC Auto et automatiquement aussi la mobilité et l'autonomie (un droit de base dans notre société) deviennent inabordables pour bon nombre de ménages. Il s'agit là d'une conséquence néfaste qui doit naturellement être évitée.

Afin d'éviter cette conséquence néfaste, des mesures radicales, ayant une influence directe sur les dépenses à faire par les compagnies d'assurances pour indemniser les dommages corporels, sont requises. Jusqu'à présent, les dommages corporels des usagers faibles ont été indemnisés conformément aux règles du droit commun.

Ces indemnités sur base du droit commun, qui continuent d'augmenter, sont élevées par rapport à nos pays voisins.

Par conséquent, le CASO souhaite faire accompagner l'extension de la loi sur la RC Auto aux conducteurs par l'introduction d'un régime d'indemnisation limitée. Cette indemnisation limitée doit toutefois permettre de faire bénéficier d'une indemnisation correcte les conducteurs victimes, qui doivent pouvoir continuer leur vie dans des conditions humaines.

Les limites minimum doivent toutefois répondre à des critères réalistes. En outre, une telle indemnisation n'exclut pas l'application du régime normal de la responsabilité. Pour le conducteur qui n'est pas responsable de l'accident, cette indemnisation peut être considérée comme une provision sur son indemnité finale. L'assureur sera dans ce cas subrogé aux droits en ce qui concerne les dépenses faites. Pour le conducteur qui est responsable de l'accident, il s'agit d'un règlement définitif. L'avantage du règlement proposé par le CASO est qu'une indemnité équitable sera déjà versée bien avant que le point de droit relatif à la responsabilité ne soit tranché définitivement.

Selon le CASO il est acceptable de faire usage, par exemple, d'un système d'indemnisation par paliers.

En premier lieu, tous les conducteurs pourront prétendre à des indemnités et interventions des différentes branches de la sécurité sociale. Ces prestations doivent fournir une indemnité de base. Le financement de ce système sera supporté par l'Etat, et, grâce au système d'impôts, par toute la société. (solidarité nationale)

Ensuite, l'indemnité de base de la sécurité sociale sera complétée d'une indemnité limitée versée par l'assurance RC auto et financée par tout un chacun ayant souscrit une assurance véhicules automoteurs comprenant la couverture obligatoire des accidents corporels subis par le conducteur, en payant des primes pour cette assurance. (solidarité entre ceux qui créent le risque de circulation)

Le régime d'indemnisation limitée devrait être fondé comme suit:

Pour tous les frais réellement engagés (frais médicaux, prothèses, aide d'une tierce personne, frais funéraires, frais de déplacement) le régime d'indemnisation du droit commun;

Pour la perte économique (tant en cas d'incapacité temporaire ou permanente qu'en cas de décès) résultant de dommages corporels: un régime d'indemnisation basé sur notre régime accidents du travail.(p.e. revenu de base plafonné, ...)

Pour le dommage moral: suppression de l'indemnité pour dommage moral, atteinte à l'intégrité psychique, dommage esthétique.



L'expérience dans ce système montre que la société peut en général accepter cette limitation et que les indemnités versées sont suffisamment élevées pour ne pas créer des situations socialement inacceptables.

Enfin, une troisième phase facultative peut toujours être prévue, soit celle des assurances libres privées. Tout conducteur qui souhaite prétendre en toutes circonstances à une indemnisation sur base du droit commun, pourra souscrire une police d'assurance privée. A l'heure actuelle, de tels produits existent déjà sur le marché.

Ce régime d'indemnisation limitée, qui ne prévoit plus d'indemnisation en cas de dommage moral, atteinte à l'intégrité psychique, dommage esthétique, dommage économique non prouvé et dommage économique au-dessus d'un certain revenu de base, devrait déjà suffisamment limiter les dépenses sinistres des assureurs et ramener l'augmentation de prime à un niveau acceptable.

2. CONSIDÉRATIONS DE L'UPEA

Pour l'UPEA, le coût qui devra être répercuté dans les primes est relativement élevé:

L'augmentation de la prime pure pour la RC véhicules automoteurs est estimée comme suit par catégorie de véhicules:

Catégorie	Augmentation de la prime pure
Tourisme et affaires	22,12%
Motos	52,39%
Vélocycleurs	45,51%
Bus et camions	23,56%

L'extension de la couverture conducteurs dans le contrat RC peut, en conséquence entraîner une augmentation de la prime de 22% pour les voitures et de 52% pour les motos.

Une telle augmentation de la prime encouragera le phénomène de la non-assurance alors que l'actuel projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 (loi Monfils) entend précisément combattre ce phénomène. L'accès à la RC véhicules automoteurs deviendra plus difficile pour certaines catégories de risques.

Les entreprises d'assurances se posent par ailleurs la question de savoir comment réagira le ministre chargé du contrôle des prix. En cas de non-obtention de la prime supplémentaire nécessaire, comme cela a été le cas en 1995 lors de l'introduction de l'article 29bis, la situation actuelle dans la branche RC véhicules automoteurs s'aggraverait encore.

Ils estiment en outre que la segmentation sera encore plus prononcée. Actuellement, le niveau de la prime est proportionnel au dommage occasionné par un conducteur automobile à des tiers. A la souscription d'un contrat, on ignore donc quelle sera l'importance de ce dommage, soit la perte de revenus, mais chaque automobiliste court le même risque de percuter une personne ayant un revenu élevé ou un revenu minimum.



En revanche, pour l'assurance des dommages corporels du conducteur du véhicule assuré, dont le revenu est effectivement connu lors de la souscription, cette partie de prime sera différenciée en fonction de son revenu.

En conclusion, l'UPEA est d'avis qu'il n'est pas nécessaire et encore moins opportun de couvrir les dommages corporels des conducteurs dans l'assurance obligatoire RC véhicules automoteurs en les assimilant, par exemple, aux usagers les plus vulnérables de l'article 29bis de la loi sur la R.C. Auto.

3. CONSIDÉRATIONS DES DÉLÉGATIONS DE CONSOMMATEURS ET D'EXPERTS

Tant les consommateurs que certains experts expriment des critiques sur les données chiffrées lacunaires (voire totalement absentes) présentées par les assureurs pour leurs simulations de coûts. Il est ainsi omis, pour le calcul de l'augmentation estimée de la prime pure (cf. ci-dessus, sub III, 2) de présenter en séance le mode de calcul envisagé de cette augmentation.

IV. CONCLUSION

En résumé, il est permis d'affirmer que si la Commission dans son ensemble applaudit aux objectifs et aux préoccupations des auteurs du présent projet, la plupart de ses délégations ne sont pas partisans de la proposition d'une simple extension de la couverture de l'article 29bis sans autre forme de procès.

Seuls les *consommateurs* pourraient adhérer à la proposition, si ce n'est qu'ils insistent eux aussi sur des réglementations plus nuancées, par exemple, un système échelonné tenant compte de facteurs comme le poids des véhicules impliqués. A cet égard, ils demandent quel est le sort réservé aux propositions antérieures faites en ce sens et suggèrent une reprise de la discussion à ce sujet.

Tant les consommateurs que les représentants des experts insistent pour que les assureurs présentent davantage de données chiffrées concrètes concernant les coûts existants et estimés liés à l'introduction de l'article 29bis et à l'extension proposée de celui-ci. Une information adéquate à ce sujet profiterait indubitablement au processus décisionnel.

Le C.A.S.O. renvoie aux initiatives et propositions lancées antérieurement par lui en rapport avec l'extension de la couverture du conducteur.

Le C.A.S.O. est partisan et demandeur d'une initiative législative qui compléterait la loi sur la R.C. Auto d'une assurance obligatoire contre les accidents corporels des conducteurs, à condition que cela soit introduit par un système d'indemnités limitées et que cette introduction s'accompagne d'une série de mesures complémentaires réduisant les coûts telles que décrites ci-dessus.

De leur côté, l'UPEA et les intermédiaires en assurances s'opposent à la présente initiative législative.

L'UPEA est d'avis qu'il n'est pas nécessaire et encore moins opportun de couvrir les dommages corporels des conducteurs dans l'assurance obligatoire RC véhicules automoteurs en les assimilant, par exemple, aux usagers les plus vulnérables de l'article 29bis de la loi sur la R.C. Auto.



L'UPEA recommande vivement d'assurer les conducteurs dans le cadre d'une assurance libre complémentaire en dehors de la garantie RC.

L'UPEA est partisane de la mise sur pied d'une campagne de sensibilisation sur la couverture complémentaire de "Droit commun" pour l'assurance des dommages corporels du conducteur. Elle verrait le cas échéant cette campagne conduite en collaboration avec les fédérations professionnelles des courtiers d'assurances.

Pour les *représentants des intermédiaires en assurances*, il s'agirait en l'occurrence d'un problème moins important, car combien reste-t-il de conducteurs responsables non-indemnisés pour leurs dommages corporels, compte tenu de la souscription d'une assurance accidents du travail, d'une assurance circulation et d'une assurance accidents. Il faut également éviter une situation de surassurance. La réalisation d'un accident de la circulation ne peut être financièrement trop attractive dans le chef du conducteur responsable.

Le Président,

H. COUSY